

21. 05. 2004



REC'D 06 JUL 2004

WIPO

PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen:

103 26 851.0

Anmeldetag:

14. Juni 2003

Anmelder/Inhaber:

Continental Teves AG & Co oHG,
60488 Frankfurt/DE

Bezeichnung:

Hydraulikaggregat

IPC:

B 60 T, F 15 B

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1 (a) OR (b)

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 15. März 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Stanschus

Hydraulikaggregat

Es zeigen:

- Figur 1 eine erste Perspektivdarstellung des blockförmigen Hydraulikaggregats mit einer Draufsicht auf die mit der Motoraufnahmebohrung versehenen Blockoberseite,
- Figur 2 eine zweite Perspektivdarstellung des blockförmigen Hydraulikaggregats mit einer Draufsicht auf die Blockunterseite, in welche die Ventilaufnahmebohrungen einmünden,
- Figur 3 eine teilweise Darstellung der in Figur 1 gezeigten Blockverbohrung im Bereich der die Einlassventile aufnehmenden ersten Ventilreihe in hydraulischer Anbindung an die Geräuschkämpfungskammern und die Pumpenbohrung,
- Figur 4 ausgehend von Figur 4 einen Querschnitt durch das Hydraulikaggregat,
- Figur 5 in einer Perspektivansicht auf die Oberseite des Hydraulikaggregats, auf die beiden Ventilreihen mit den Ventilaufnahmebohrungen, die Radbremsanschlüsse und die an den Ventilreihen angeschlossenen Druckmittelkanäle,
- Figur 6 ausgehend von Figur 5 die von der zweiten Ventilreihe zu den Niederdruckspeicherbohrungen führenden Druckmittelkanäle.

- 2 -

Die Figuren 1 und 2 zeigen jeweils in einer Halbdrehung entweder mit Blick auf die Ober- oder Unterseite ein Hydraulikaggregat für eine schlußpfingeregelte Bremsanlage, mit einem blockförmigen Aufnahmekörper 1, der in mehreren Ventilaufnahmebohrungen 2 einer ersten und zweiten Ventilreihe X, Y Ein- und Auslaßventile aufnimmt. Außerhalb zu den beiden Ventilreihen X, Y weist der Aufnahmekörper 1 eine Pumpenbohrung 3 auf, die quer zur Einmündungsrichtung der Ventilaufnahmebohrungen 2 in den Aufnahmekörper 1 gerichtet ist. Die zweite Ventilreihe Y ist unmittelbar neben der Pumpenbohrung 3 angeordnet, während die erste Ventilreihe X entfernt von der Pumpenbohrung 3 unmittelbar neben den in die Seitenfläche des Aufnahmekörpers 1 einmündenden Bremsdruckgeberanschlüssen THZ angeordnet ist, die somit entgegengesetzt zu der die Niederdruckspeicherbohrungen 5 aufweisenden Stirnfläche in eine weitere Stirnfläche einmünden. Außerhalb zu den beiden Ventilreihen X, Y ist in Figur 1 eine Motoraufnahmebohrung 4 zu erkennen, die senkrecht auf halber Pumpenbohrungslänge in die Pumpenbohrung 3 einmündet. Die Pumpenbohrung 3 trennt die beiden Ventilreihen X, Y im Aufnahmekörper 1 von den Niederdruckspeicherbohrungen 5, die senkrecht zu den Symmetrieachsen der Ventilaufnahmebohrungen 2 und senkrecht zu der Längsachse der Pumpenbohrung 3 in den Aufnahmekörper 1 gerichtet sind. Mehrere die Ventilaufnahmebohrungen 2, Pumpen- und Niederdruckspeicherbohrungen 3, 5 verbindende Druckmittelkanäle 2', 3', 5' sorgen für eine hydraulische Verbindung zwischen zwei in dem Aufnahmekörper 1 eingefügte Bremsdruckgeberanschlüsse THZ und den vier Radbremsanschlüssen HR, HL, VR, VL.

Ferner sind neben der Pumpenbohrung 3 zwei hohlzylinderförmige Geräuschdämpfungskammern 6 vorgesehen, die unmittelbar über die quer zur Pumpenachse verlaufenden Druckmittelkanäle 3' mit den zwei in den Aufnahmekörper 1 einmündenden Brems-

druckgeberanschlüssen THZ verbunden sind. Zwischen jeder Niederdruckspeicherbohrung 5 und der Pumpenbohrung 3 ist ein rechtwinklig in die Pumpenbohrung 3 einmündender Pumpensaugkanal 5' vorgesehen, der vorzugsweise durch Umfangsfräsen innerhalb der Pumpenbohrung hergestellt ist.

Die dem Motorengehäuse gegenüberliegenden Unterseite des Aufnahmekörpers (siehe Fig. 2) nimmt ein Ventilsteuergerät auf, das gleichzeitig die Steuerelektronik zum Antrieb eines im Motorengehäuse integrierten Elektromotors für die in der Pumpenbohrung 3 eingesetzte Radialkolbenpumpe beinhaltet, wobei ein elektrischer Stecker des Elektromotors durch eine zwischen den beiden Ventilreihe X, Y und den beiden Geräuschkammern 6 gelegene Durchgangsbohrung 8 ragt, um die elektrische Kontaktierung des Elektromotors mit dem (das den Aufnahmekörper 1 kappenförmig abdeckenden) Ventilsteuergerät auf kürzestem Weg zu ermöglichen.

Erfindungsgemäß sind die beiden Geräuschkammern 6 achsparallel zur Pumpenbohrung 3, und zwar gemäß Figur 1 oberhalb den beiden Ventilreihen X, Y und damit auf der Höhe der Bremsdruckgeberanschlüsse THZ angeordnet, wobei sich jeweils der als Sackbohrung ausgeführte Druckmittelkanal 3' von jeweils einem quer zu den Ventilaufnahmebohrungen 2 in die Seitenfläche des Aufnahmekörpers 1 einmündender Bremsdruckgeberanschluß THZ durch jeweils eine der beiden Geräuschkammern 6 herstelltechnisch besonders einfach bis in die Pumpenbohrung 3 erstreckt.

Die Figur 3 verdeutlicht die zuvor erläuterten erfindungswesentlichen Merkmale anhand einer Perspektivdarstellung eines Teilbereichs des Aufnahmekörpers 1, so daß die kurzen, leicht herzustellenden beiden Druckmittelkanäle 3' zwischen der Pumpenbohrung 3, den Geräuschkammern, den

Bremsdruckgeberanschlüssen THZ und den Ventilaufnahmebohrungen 2 der ersten Ventilreihe X gut zu erkennen sind.

Die Figur 4 zeigt eine Schnittdarstellung des Aufnahmekörpers 1, aus der die aus Figur 3 bereits gesondert hervorgehobene erfindungswesentliche Verbohrung des blockförmigen Aufnahmekörpers 1 als Querschnitt durch einen der beiden Druckmittelkanäle 3' ersichtlich ist. Zu erkennen ist ferner, daß quer zur Sackbohrung jeweils ein von der Ventilaufnahmebohrung 2, die das Einlassventil aufnimmt, kommender Druckmittelkanal 2' besonders kurzbauend in den Druckmittelkanal 3' einmündet, wodurch das Zerspanungsvolumen möglichst gering gehalten wird. In jede Sackbohrung des Druckmittelkanal 3' ist vorteilhaft zum Zwecke der Geräuschkämpfung für jeden Bremskreis eine Blende 9 eingesetzt, die als Hülse zwischen der Geräuschkämpfungskammer 6 und der Einmündungsstelle des mit der Ventilaufnahmebohrung 2 verbundenen Druckmittelkanals 2' in die Sackbohrung eingepreßt ist. Der Durchmesser der Geräuschkämpfungskammer 6 ist zweckmäßigerweise derart groß gewählt ist, daß die Blende 9 durch die Geräuschkämpfungskammer 6 hindurch in die Sackbohrung eingeführt werden kann, wodurch der Herstellaufwand zur Anordnung der Blende 9 minimal ist.

Wie aus den Figuren 3 und 4 gut zu erkennen ist, weist die Pumpenbohrung 3 zur Minimierung des Verschleißes beiderseits der Motoraufnahmebohrung 4 einen Achsenversatz zur Deachsierung zweier Pumpkolben einer zweikreisigen Radialkolbenpumpe auf.

Die Figur 5 zeigt abweichend von den vorangegangenen Figuren lediglich die beiden Ventilreihen X, Y und die zugehörigen Druckmittelkanäle 2', 2''', 2'''' in einer Perspektivansicht von der Unterseite des Aufnahmekörpers 1 gesehen, wobei die

zweite Ventilreihe Y ausschließlich die Ventilaufnahmebohrungen 2 für die Auslaßventile und die erste Ventilreihe ausschließlich die Ventilaufnahmebohrungen 2 für die Einlaßventile aufnimmt. Dadurch, daß die Pumpenbohrung außerhalb den beiden Ventilreihen X, Y angeordnet ist, können die Druckmittelkanäle 2''''', die jeweils eine Ventilaufnahmebohrung 2 der ersten Ventilreihe X mit einer Ventilaufnahmebohrung 2 der zweiten Ventilreihe Y verbindet als Gerad- bzw. Sackbohrungen möglichst kurz gestaltet werden, wobei auch die unmittelbar neben der ersten Ventilreihe X angeordneten Radbremsanschlüsse VR, VL, HR, HL auf kürzestem Weg an die Ventilaufnahmebohrungen 2 der ersten Ventilreihe X angeschlossen sind. Dies führt zu einem geringem Herstelleraufwand, unproblematischer Entlüftung und Befüllung mit Bremsflüssigkeit als auch im Betrieb zu geringen Strömungswiderständen in den Druckmittelkanälen 2', 2'', 2''', 2'''''. Die Radbremsanschlüsse sind zur Montagevereinfachung für die Radbremsleitungen teilweise parallel zur Motoraufnahmebohrung 4 angeordnet, so daß zwei von vier Radbremsanschlüssen neben einem an der Oberseite des Aufnahmekörpers 1 aus der Motoraufnahmebohrung 4 hervorstehenden Motorengehäuse in den Aufnahmekörper 1 einmünden.

Die Figur 6 zeigt in baulicher Erweiterung der Figur 5 die von der zweiten Ventilreihe Y zu den Niederdruckspeicherbohrungen 5 führenden Rücklaufkanäle 5'' als auch die äußerst kurzen, zur Pumpenbohrung 3 führenden Pumpensaugkanäle 5' für beide Brems- bzw. Pumpenkreise. Die Pumpensaugkanäle 5' sind an den Niederdruckspeicherbohrungen 5 angeschlossen, wobei in jeden Pumpensaugkanal 5' jeweils ein Pumpensaugventil 10 eingesetzt ist. Durch die unmittelbare Nähe der Pumpensaugkanäle 5' zur Pumpenbohrung 3 ergibt sich ein kurzer, strömungsgünstiger Strömungsweg, so daß die Pumpenansaugverluste sehr gering sind.

Fig. 2

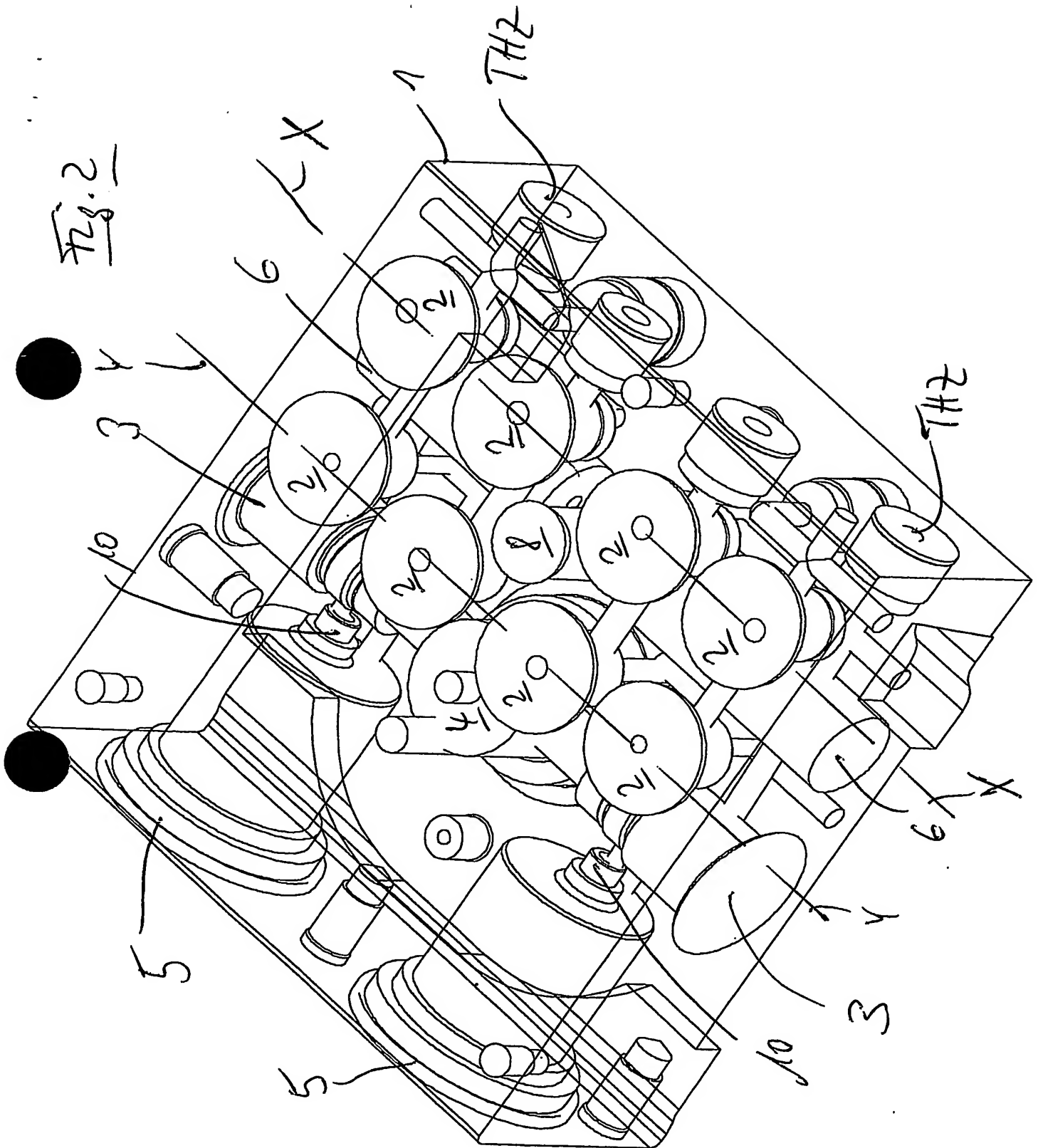


Fig. 3

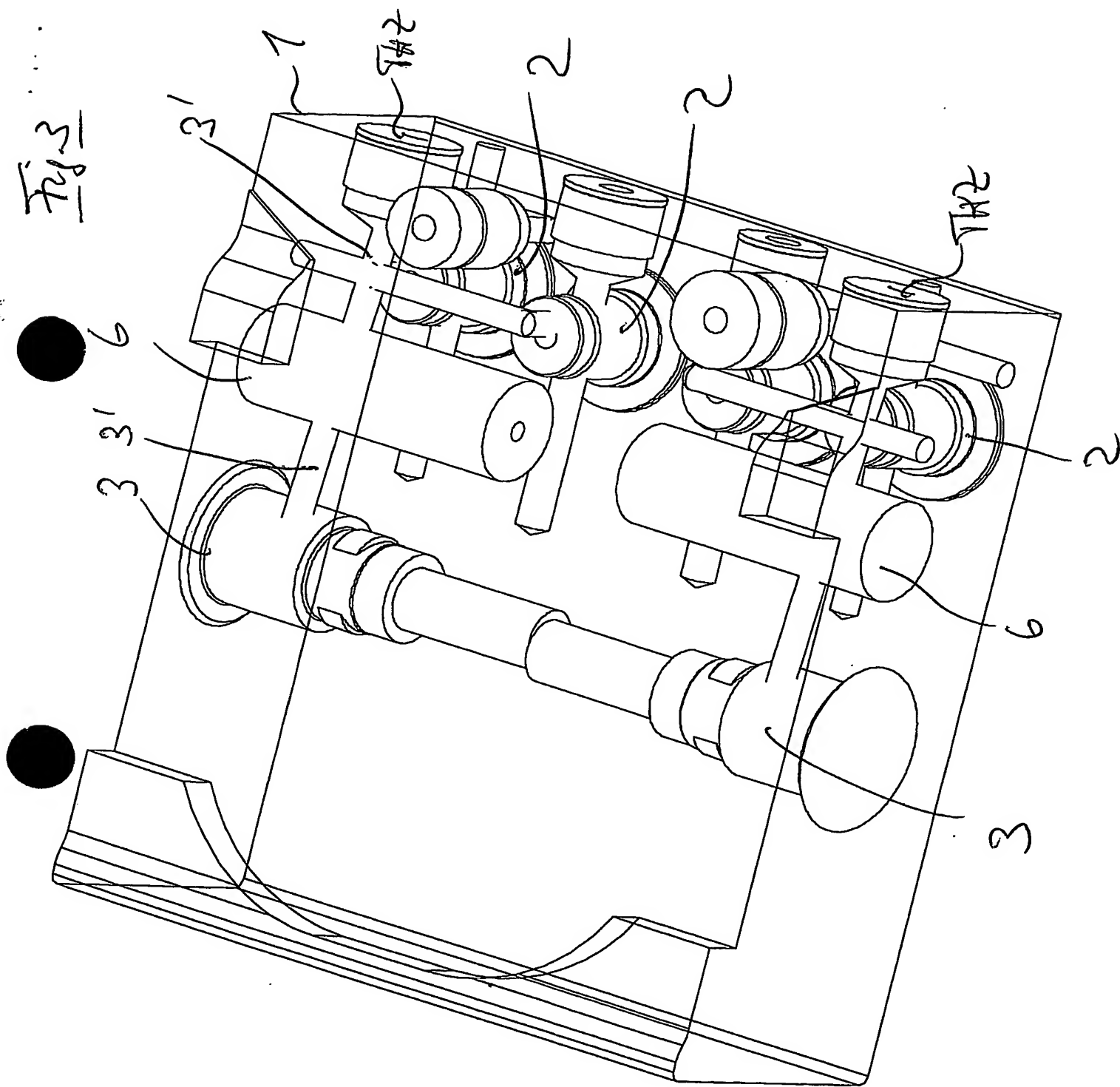
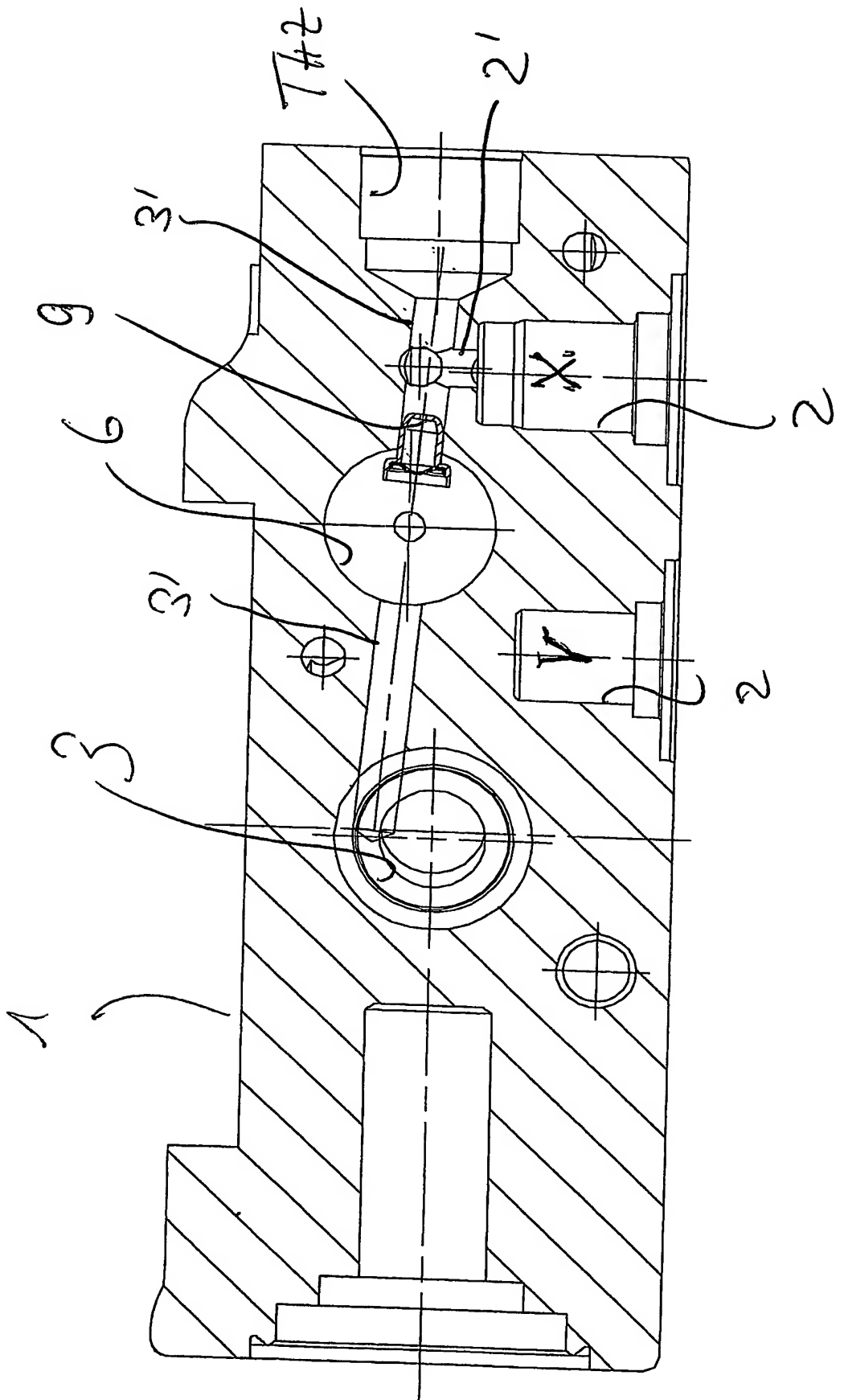


Fig. 4



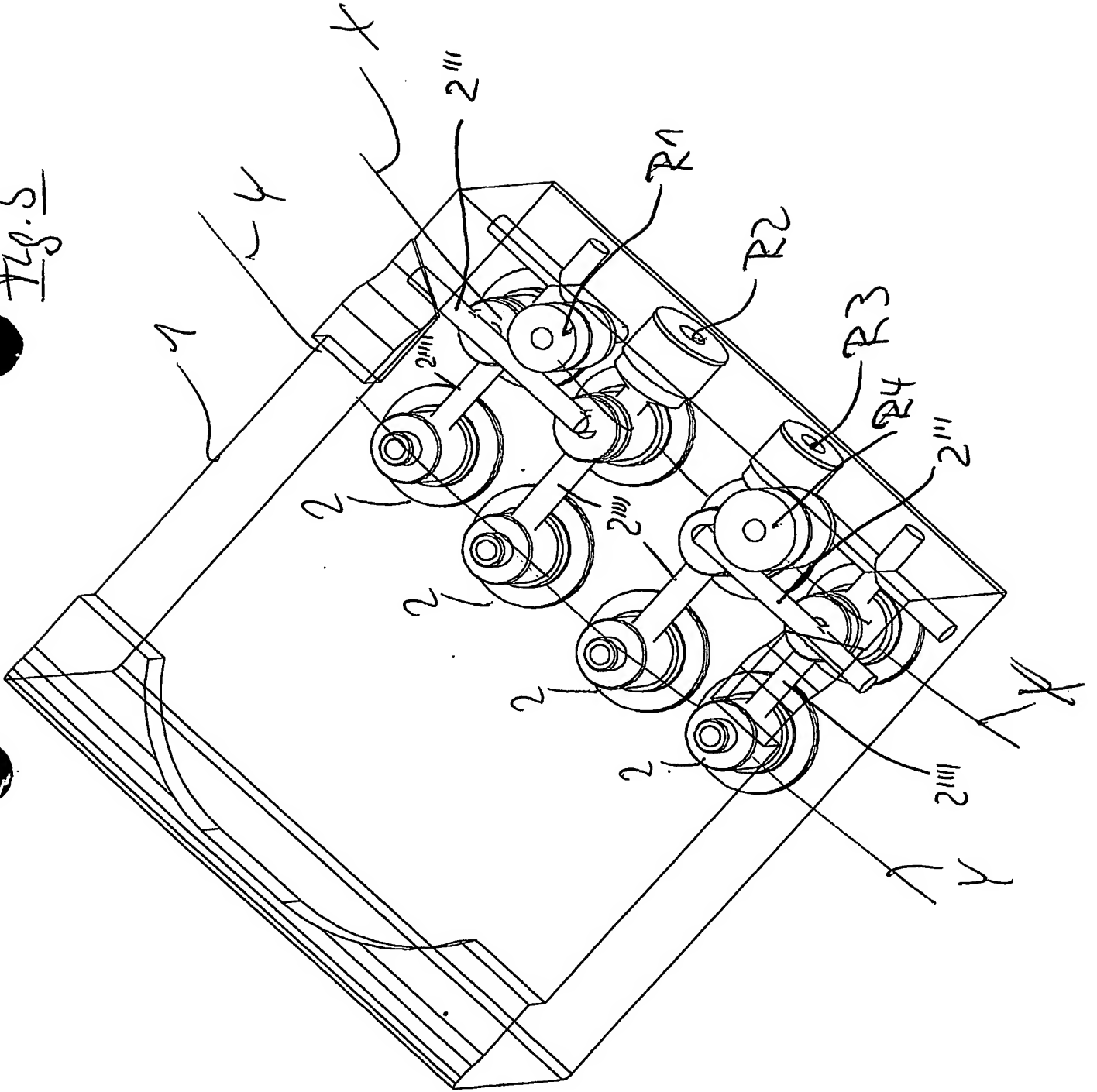


Fig. 6

